

# UNA PROPOSTA PER INIZIARE A VOLARE

Stefano Sartini

**Sino a oggi vi abbiamo presentato il volo minimale come un modo essenziale, romantico ed economico di andare in aria. Ma potrebbe anche essere la porta di ingresso per attrarre i giovani nel mondo del volo. Ecco come**

**N**el periodo pionieristico del volo ultraleggero si volava con qualsiasi cosa fosse capace di acquisire portanza, velivoli semplici, monoposto, realizzati con materiali facilmente reperibili. Certo, essendo i primi, la tecnica costruttiva e le capacità di volo non erano il massimo, ma hanno avuto il pregio di mettere le ali a un sacco di gente. Poi, grazie proprio all'interesse che questi primitivi mezzi hanno suscitato, c'è stata una enorme e rapida evoluzione verso i velivoli che oggi costituiscono il mercato del volo sportivo, sempre più belli e performanti (e costosi), al punto tale che oggi hanno superato, per soluzioni costruttive e performance, le classiche macchine di aviazione generale. Però, a ben vedere, questa evoluzione ha creato un "sistema volo sportivo" dal quale è stato automaticamente escluso il primo gradino, quello di accesso. O meglio, oggi chiunque voglia avvicinarsi al volo, lo deve fare con macchine e a costi "performanti".

## I CICLOMOTORI DELL'ARIA

Azzardiamo un parallelismo? Nella maggior parte dei casi ciascuno di noi ha iniziato a muoversi con il ciclomotore 50 cc in giovane età, una volta non ci voleva neanche il pa-

rentino. Oggi si frequenta un semplice corso teorico-pratico con relativo esame dopo il quale è possibile usare motorini e scooter per distanze adeguate alle esigenze dei giovani utilizzatori. Poca spesa, tanta resa, burocrazia limitata all'indispensabile. Aumentano le esigenze? Nessun problema, gradualmente si può passare a mezzi più evoluti e performanti: 125 cc a 16 anni, auto e moto (entro una certa potenza) a 18 e così via, con gradualmente adeguamenti di formazione e di costi generali. Nel volo no. Se un giovane (o anche "un giovane dentro") scopre la passione del volo, deve spendere almeno 3000 euro per la scuola VDS. Le scuole usano velivoli dai costi di acquisto e orario alti e l'allievo, una volta conseguito l'attestato, tenderà ad affittare a caro prezzo lo stesso velivolo o ad acquistarne uno uguale, scontrandosi subito sulla necessità di dover disporre di notevoli cifre per far fronte ai costi di mantenimento oltre che all'acquisto. Anzi, spesso proprio la previsione di questi costi tiene lontano dalle scuole di volo i potenziali piloti sportivi. Ma siamo proprio sicuri che all'inizio dell'avventura del volo sia questo il migliore approccio? Magari per molti sarebbe sufficiente volare a livello locale, andare fino alle aviosuperfici vicine, divertirsi con gli amici alla sera e organizzare qualche breve giretto ogni tanto. Ma per

questo non servono velivoli costosi e performanti. E in realtà non è neanche un problema di mezzi; velivoli basilari, minimali, che hanno costi di esercizio ridotti sono sempre esistiti. Sono solo passati di moda, così è difficile trovarli nei campi di volo e ancora di più che siano usati nelle scuole perché giudicati poco attrattivi. Così però si è persa la cultura del volo semplice, il fondamentale gradino di ingresso a questo mondo.

## A SCUOLA DI MINIMALE

Vestiamo i panni di un giovane che entra nell'ufficio della scuola e si sente raccontare che può cominciare quando vuole e, nell'arco di qualche mese e con circa otto/dieci ore di pratica a doppio comando (con deltaplani e multiassi semplicissimi dalle prestazioni in linea con i minimali, sarebbe oltretutto la rivalutazione dei "tubi e tela"), imparerà a

pilotare in tutta sicurezza un velivolo molto semplice e divertente, del tutto simile a quello della scuola, ma monoposto, con un motore da 25 cavalli per niente assetato, che potrà noleggiare a 30 euro l'ora e anche me-

**Il delizioso ULI V3 tedesco da 100 km/h di crociera dimostra che con soli 120 kg a vuoto si possono fare dei piacevolissimi monoposto multiassi**





**I delta minimali (questo è il Piuma con motore Cisco Motors) hanno costi di esercizio ridottissimi e pur essendo macchine da "bel tempo" sono stabili e facili da pilotare**

no se acquisterà dei pacchetti di ore; i 1.000 euro che ipotizziamo come costo della scuola potrà distribuirli nell'arco del corso e non servirà altro, solo un tesserino rilasciato dalla scuola a fine corso. E qui sta il punto: semplificazione assoluta, niente esame, nessuna visita medica o, al massimo, una visita analogo a quella che chiedono per andare in palestra, niente burocrazia, solo andare al campo e volare. E se in futuro vorrà passare a un velivolo più performante e complesso? Nessun problema, potrà riprendere il corso e aggiungere le necessarie sei/otto ore di pratica su una macchina adatta, seguirà la teoria necessaria e otterrà l'attestato VDS (quello attuale) e così via, con impegno e costi progressivamente maggiori. Ma tutto que-

sto mentre già vola! Impensabile? No, anzi, è già più complicato di ciò che succede negli USA, che non per niente è il paese più avanzato in assoluto in campo aeronautico. Le FAR 103 (Federal Aviation Regulations Part 103, Ultralight Vehicles) vigenti in quel paese, stabiliscono la libertà di volare con mezzi semplici, addirittura senza frequentare corsi e ottenere licenze. Il principio portante è che esistono velivoli talmente semplici da pilotare, che non serve alcun corso formativo, sono alla portata di tutti quelli che hanno la buona volontà di imparare da qualcun altro le regole di base. Monoposto, nessuna identificazione, nessuna visita medica, nessun obbligo assicurativo, peso a vuoto entro i 115 chili, stallo entro 45 Km/h.

#### QUALE NORMATIVA?

Anche altre nazioni europee hanno una normativa specifica che riguarda il primo gradino del volo, quello attraverso il qua-

le è possibile effettuare la promozione del volo sportivo a costi contenuti. Sostanzialmente all'interno della classe ultralight è riconosciuta una categoria di velivoli minimali altamente de-regolamentata, accompagnata da licenza di volo dedicata. Ottenere qualcosa di simile alle FAR 103 nella nostra italiana realtà piena di assurde leggi è probabilmente utopia, ma basterebbe veramente poco per creare un ingresso soft ed economico al mondo del volo sportivo. Basti pensare che gli attuali velivoli minimali, pendolari e multiassi, rientrano esattamente nelle caratteristiche FAR 103, sono ormai solo lontani parenti di quei goffi e intrepidi velivoli degli albori del VDS, sono sicuri, hanno costi di acquisto e mantenimento paragonabili a quelli di una moto e divertono tanto. Ma nel nostro paese, purtroppo, non rientrano in una classe apposita e quindi non sono promossi nelle scuole con corsi specifici; semplicemente sono ULM monoposto per i quali è neces-

sario il costoso attestato VDS esattamente come per i velivoli più evoluti, elevati costi di assicurazione, identificazione e via spendendo. Insomma, vogliamo allargare la base? Ecco l'operazione:

**PROMOZIONE VOLO SPORTIVO =  
velivoli minimali deregolati +  
corsi dedicati +  
costi ridotti +  
burocrazia minima**

Scommettiamo che, oltre a promuovere il volo in generale, sarebbe una bella botta di vita anche per le scuole, il mercato e l'età media dell'ambiente? Troppo difficile? No, e il proliferare di velivoli minimali italiani che già sono diffusi in tutto il mondo dimostra che esiste un preciso mercato che proprio

**I pesi ridotti sono l'asso nella manica per i minimali elettrici, questo è lo Strike in titanio con la motorizzazione tedesca ES**



“ Una categoria deregolamentata consentirebbe di creare corsi di accesso al volo privi di burocrazia e dai costi irrisori, si potrebbe noleggiare un velivolo a 30 €/ora ”

grazie a normative dedicate negli altri paesi si sviluppa senza lacci e impedimenti. Ecco cosa prevedono le classi deregolamentate europee, e a livello di informazione è bene sapere che la CAA inglese ha lanciato a Ottobre 2013 una raccolta pubblica di pareri sull'opportunità di rivedere la regolamentazione per i monoposto deregolamentati in senso ancora più liberale, eliminando il concetto di peso a vuoto e di carico alare

**Il motoalante italiano in kit di montaggio Aviad con motore Vittorazi è venduto in tutto il mondo, uno è stato costruito e vola in Giappone**

**L'interesse per i minimali ha portato alla nascita di nuovi motori e gli italiani sono leader: questo è il nuovo Polini 250 da ben 36 hp, adatto anche a multiassi e motoalianti**

minimo, mantenendo solo il peso massimo al decollo e la velocità di stallo. In Italia proporre una categoria simile, magari ispirandosi alla regolamentazione tedesca che ha dimostrato di funzionare bene e che ha creato un buon mercato con una notevole offerta di velivoli, potrebbe essere un semplice atto formale che aprirebbe un vero e proprio nuovo universo di volo.



**FRANCIA**

*PULMA (Planeurs Ultra-Légers à Motorisation Auxiliaire) che comprende paramotori, pendolari e multiassi della classe ULM:*

- Monoposto
- Potenza massima inferiore o uguale a 30 kW (40 HP)
- MTOW inferiore o uguale a 170 Kg
- Carico alare al MTOW inferiore a 30 kg/m<sup>2</sup>

**GERMANIA**

*LTF-L 120 Kg-Klasse:*

- Monoposto
- 120 Kg a vuoto con paracadute
- MTOW: 260 Kg
- Vmin (stallo) 55km/h alla MTOW
- Carico alare max 25 Kg/m<sup>2</sup> riferito al peso massimo al decollo di 260 Kg
- Capacità massima serbatoio 25 litri

**REGNO UNITO**

*DEREGULATED MICROLIGHTS:*

- Monoposto
- Peso a vuoto max 115 Kg
- MTOW non eccedente 300 Kg (330 anfibi)
- Carico alare, calcolato al peso a vuoto, non superiore a 10 kg/m<sup>2</sup>
- Velocità di stallo inferiore a 65 Km/h CAS

**USA**

*FAR part 103:*

- Monoposto
- Peso a vuoto max 115 Kg
- Capacità massima serbatoio 19 litri
- Velocità max 102 Km/h (livellata full power)
- Velocità di stallo entro 45 Km/h (power off).

**La regolamentazione francese è quella con il peso massimo al decollo più basso, ed è dedicata principalmente ai delta e ai paramotore**

